SEA BENEFIT LTD

REGULAMIN STAŻU KAPITAŃSKIEGO

obowiązuje od 19.09.2026 r | Wersja 1.0

REGULAMIN STAŻU KAPITAŃSKIEGO

na jachcie żaglowym o długości powyżej 20 metrów

firma: SEA BENEFIT LTD COLLEGE HOUSE 17 KING EDWARD Rd.RUISLIP LONDON HA4 7AE UK

§1. CHARAKTER I CEL REJSU

1. Rejs organizowany jest jako część **stażu kapitańskiego o charakterze szkoleniowo-praktycznym**, przeznaczony dla osób posiadających doświadczenie żeglarskie i aspirujących do samodzielnego prowadzenia jachtów morskich.
2. Rejs nie jest rejsem turystycznym ani usługą przewozu uczestników pomiędzy określonymi portami. Uczestnicy stanowią aktywną załogę jachtu we wszystkich aspektach związanych z rejsem i w ramach stażu wykonują zadania związane z przygotowaniem, planowaniem oraz prowadzeniem rejsu pod nadzorem i finalna aprobatą kapitana.
3. Kapitan sprawuje dowództwo nad jednostką, odpowiada za bezpieczeństwo żeglugi oraz posiada ostateczne prawo podejmowania decyzji dotyczących jachtu i załogi.
4. Rolą kapitana podczas stażu jest przede wszystkim:
   a) nadzór nad bezpieczeństwem,
   b) przeprowadzenie szkolenia stanowiskowego,
   c) kontrola prawidłowości działań załogi,
   d) ocena, aprobata lub modyfikacja przygotowania i decyzji podejmowanych przez uczestników,
   e) interwencja w sytuacjach wymagających działania kapitana jednostki w celu za pobiegana uszkodzeń i ochrony zdrowia załogi jako cele nadrzędne.
5. Kapitan nie ma obowiązku wykonywania za uczestników zadań stanowiących przedmiot stażu, jeżeli uczestnicy są w stanie wykonać je samodzielnie i nie zagraża to bezpieczeństwu jednostki lub osób znajdujących się na pokładzie. (praca na żaglach, serowanie jednostką)
6. **Celem szkoleniowym rejsu jest uzyskanie stażu ponad 100 godzin żeglugi morskiej na jachcie żaglowym o długości powyżej 20 metrów. Realizacja tego celu odbywa się zgodnie z planem wszystkich aspektów rejsu przygotowanym i ustalonym przez załogę oraz finalnie zaaprobowanym przez Kapitana.**
7. Uczestnicy przyjmują do wiadomości, że ze względu na charakter i bezpieczeństwo żeglugi morskiej osiągnięcie określonej liczby godzin nie może być bezwarunkowo zagwarantowane.

§2. ODBIÓR JACHTU

1. Po zaokrętowaniu, a przed rozpoczęciem rejsu, załoga uczestniczy w odbiorze jednostki przeprowadzanym w obecności kapitana.
2. Zadaniem załogi jest zapoznanie się ze stanem jednostki oraz zgłoszenie kapitanowi zauważonych:
   a) uszkodzeń,
   b) braków wyposażenia,
   c) niesprawności urządzeń,
   d) zabrudzeń,
   e) innych nieprawidłowości.
3. W miarę możliwości stwierdzone nieprawidłowości powinny zostać wpisane do **Protokołu Odbioru Jachtu**, a istotne uszkodzenia mogą zostać udokumentowane fotograficznie.
4. Brak zgłoszenia widocznych zastrzeżeń podczas odbioru oznacza potwierdzenie przez załogę, że w tym zakresie stan jednostki nie budził jej zastrzeżeń.
5. Uszkodzenia powstałe podczas rejsu należy niezwłocznie zgłaszać kapitanowi niezależnie od ich przyczyny i rozmiaru.

6. Zabronione jest zatajanie uszkodzeń, awarii lub utraty wyposażenia.

§3. PRZYGOTOWANIE JACHTU DO REJSU

1. Przygotowanie jednostki do wypłynięcia jest jednym z elementów stażu i należy do zadań załogi.
2. Załoga, pod nadzorem kapitana, odpowiada w szczególności za:
   a) sprawdzenie podstawowego wyposażenia pokładowego,
   b) przygotowanie jachtu do żeglugi,
   c) sprawdzenie zamocowania wyposażenia,
   d) przygotowanie kambuza,
   e) zaprowiantowanie jednostki,
   f) uzupełnienie wody, paliwa i innych materiałów eksploatacyjnych, jeżeli jest to wymagane,
   g) przygotowanie środków nawigacyjnych,
   h) przygotowanie jachtu do bezpiecznego opuszczenia portu.
3. Poprawne wykonanie powyższych czynności jest sprawdzane i zatwierdzane przez Kapitana, który może jednocześnie ewentualnie zlecić korektę lub uzupełnienie czynności.
4. Jacht może opuścić port wyłącznie po uzyskaniu zgody i pod nadzorem kapitana.

§4. SZKOLENIE STANOWISKOWE I BEZPIECZEŃSTWO

1. Przed rozpoczęciem żeglugi kapitan przeprowadza szkolenie stanowiskowe i szkolenie dotyczące bezpieczeństwa.
2. Szkolenie obejmuje w szczególności lokalizację i zasady użycia urządzeń oraz wyposażenia, istotnych dla bezpiecznego prowadzenia jednostki.
3. Uczestnicy zobowiązani są brać czynny udział w szkoleniu, by stosować się do przekazanych zasad.
4. Uczestnik ma obowiązek zgłosić kapitanowi, jeżeli nie rozumie sposobu działania urządzenia, procedury lub powierzonego mu zadania.

§5. ORGANIZACJA ZAŁOGI

1. Jednym z podstawowych zadań załogi w ramach szkolenia jest samodzielne zorganizowanie pracy wszystkich członków załogi.
2. Załoga wyznacza spośród siebie odpowiedzialnych za funkcje i stanowiska niezbędne do prawidłowego przeprowadzenia rejsu tj: oficerowie.
3. Załoga dokonuje podziału na wachty oraz ustala harmonogram wacht.
4. Podział funkcji, wacht oraz zakres obowiązków poszczególnych osób wymagają akceptacji kapitana.
5. Kapitan może nakazać zmianę podziału obowiązków lub wacht, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo, sytuacja nawigacyjna, stan zdrowia lub kondycja członków załogi albo prawidłowy przebieg szkolenia.

§6. SAMODZIELNE PLANOWANIE TRASY

1. **Zaplanowanie trasy rejsu jest zadaniem załogi, a nie kapitana.**
2. Załoga przygotowuje plan ramowy wszystkich etapów rejsu obejmującego wszystkie dni, łącznie z przygotowaniem do finalnego opuszczenia jachtu po zakończonym szkoleniu.
3. Plan powinien zakładać:
   a) rozpoczęcie rejsu w ustalonym porcie zaokrętowania,
   b) realizację żeglugi morskiej umożliwiającej, przy sprzyjających warunkach, osiągnięcie ponad 100 godzin na morzu,
   c) powrót do ustalonego portu zakończenia żeglugi **najpóźniej w przeddzień** finalnego opuszczenia jachtu.
   d) przeznaczenie ostatniego dnia na posprzątanie, zdanie jednostki i wyokrętowanie.
4. Przy planowaniu trasy załoga ma obowiązek uwzględnić między innymi:
   a) aktualne i prognozowane warunki meteorologiczne,
   b) stan morza,
   c) możliwości jachtu,

d) doświadczenie i kondycję załogi,
e) system wacht,
f) dostępność portów i miejsc schronienia,
g) zapas czasu pozwalający na bezpieczny powrót,
h) możliwość wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń.

5. Ramowy plan trasy przedstawiany jest kapitanowi do akceptacji. Dodatkowo każdy poszczególny etap na kolejna dobę jest weryfikowany przez załogę i zatwierdzany przez Kapitana podczas wieczornej odprawy.
6. Akceptacja planu przez kapitana oznacza zgodę na jego realizację z punktu widzenia bezpieczeństwa i zasad prowadzenia jednostki. **Nie stanowi przejęcia przez kapitana odpowiedzialności za realizacje planu odbycia stażu powyżej 100 godzin.**

§7. REALIZACJA PLANU I PROWADZENIE REJSU

1. Po rozpoczęciu żeglugi załoga odpowiada za bieżące monitorowanie realizacji przygotowanego planu.
2. Do obowiązków załogi należy w szczególności:
   a) prowadzenie nawigacji,
   b) monitorowanie pozycji jachtu,
   c) kontrolowanie postępu rejsu,
   d) analizowanie prognoz pogody,
   e) kontrolowanie liczby zrealizowanych godzin żeglugi,
   f) ocenianie możliwości realizacji dalszej części planu,
   g) proponowanie niezbędnych zmian zgodnie z pkt. 2 §6.
3. Załoga prowadzi **dziennik pokładowy** w sposób systematyczny, rzetelny i zgodny z rzeczywistym przebiegiem rejsu i wymogiem Kapitana.
4. W dzienniku pokładowym należy odnotowywać w szczególności informacje wymagane przez zasady prowadzenia dokumentacji jednostki oraz dane pozwalające odtworzyć przebieg rejsu.
5. Za prawidłowe prowadzenie dziennika odpowiadają osoby pełniące odpowiednie funkcje podczas poszczególnych wacht, zgodnie z organizacją zatwierdzoną przez kapitana.

§8. CODZIENNA ODPRAWA O GODZINIE 20:00

1. Co do zasady każdego dnia rejsu około godziny **20:00** odbywa się odprawa załogi z kapitanem.
2. Podczas odprawy załoga przedstawia:
   a) przebieg żeglugi w ciągu ostatniej doby,
   b) aktualną pozycję jednostki,
   c) liczbę dotychczas zrealizowanych godzin żeglugi,
   d) aktualną i prognozowaną sytuację pogodową,
   f) stan i kondycję załogi,
   g) ewentualne problemy techniczne,
   h) plan żeglugi na kolejną dobę,
   i) stopień realizacji planu osiągnięcia powyżej 100 godzin
3. Jeżeli realizacja pierwotnego planu staje się niemożliwa lub nieuzasadniona, **to załoga powinna przedstawić kapitanowi propozycję jego zmiany**.
4. Kapitan ocenia przedstawione propozycje przede wszystkim pod kątem bezpieczeństwa jednostki i załogi.
5. W razie potrzeby odprawa może odbyć się o innej godzinie lub dodatkowo w dowolnym momencie rejsu.

§9. ODPOWIEDZIALNOŚĆ KAPITANA I GRANICE SAMODZIELNOŚCI ZAŁOGI

1. Niezależnie od szkoleniowego charakteru rejsu kapitan pozostaje osobą dowodzącą jednostką.
2. Każda decyzja kapitana podyktowana bezpieczeństwu jachtu, załogi lub żeglugi jest decyzją nadrzędną nad planem przygotowanym przez uczestników.
3. Kapitan może w szczególności:
   a) zmienić trasę,
   b) nakazać wejście do portu,

c) zabronić wyjścia z portu,
d) skrócić etap,
e) zarządzić odpoczynek załogi,
f) zmienić system wacht,
g) przerwać realizację planu,

4. Uczestnicy nie mogą domagać się od kapitana kontynuowania żeglugi wyłącznie w celu uzyskania brakujących godzin stażowych, jeżeli Kapitan uzna dalszą żeglugę za niebezpieczną lub nieuzasadnioną.

§10. DOT. REALIZACJI ŻEGLUGI POWYŻEJ 100 GODZIN

1. Planowanym rezultatem stażu jest uzyskanie **ponad 100 godzin żeglugi morskiej** na jachcie żaglowym o długości powyżej 20 metrów.
2. Załoga ponosi odpowiedzialność za realizację planu w celu osiągnięcie tego rezultatu, co wymaga prawidłowego planowania, monitorowania, organizacji i prowadzenia rejsu przez załogę.
3. **Organizator i kapitan nie gwarantują bezwarunkowego osiągnięcia ponad 100 godzin żeglugi, jeśli realizacja tego celu narażałaby jakikolwiek z aspektów bezpieczeństwa.**
4. Liczba rzeczywiście uzyskanych godzin zależy między innymi od:
   a) warunków meteorologicznych,
   b) stanu morza,
   c) sprawności technicznej jednostki,
   d) decyzji władz i administracji morskiej,
   e) sytuacji nawigacyjnej,
   f) zdarzeń losowych,
   g) stanu zdrowia, kondycji oraz dyscypliny załogi,
   h) prawidłowości planowania dokonanego przez uczestników,
   i) organizacji wacht i pracy załogi,
   j) wstępnych decyzji podejmowanych przez uczestników w ramach realizowanego stażu,
   k) konieczności zapewnienia bezpiecznego i terminowego powrotu jednostki.
5. **Uzyskanie wymaganej liczby godzin nie może mieć pierwszeństwa przed bezpieczeństwem ludzi i jednostki.**
6. Kapitan nie ma obowiązku podejmowania działań zwiększających ryzyko żeglugi wyłącznie w celu osiągnięcia przez uczestników wymaganej liczby godzin.
7. Jeżeli brak realizacji ponad 100 godzin wynika z przyczyn niezależnych od Organizatora albo z decyzji, działań, zaniechań, błędnego planowania lub niewłaściwej organizacji pracy załogi lub konieczności korekty planu ze względów bezpieczeństwa żeglugi, **nie stanowi on automatycznie podstawy do uznania wykonania usługi przez Organizatora za nieprawidłowe.**
8. Powyższe postanowienia nie wyłączają praw uczestnika wynikających z bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa.

§11. ZMIANA PLANU

1. Umiejętność monitorowania oraz wczesnego rozpoznania braku możliwości realizacji pierwotnego planu, jest elementem wymaganym do stażu kapitańskiego.
2. Wymaga to od uczestników nie tylko realizacji przygotowanego i zatwierdzonego planu, ale również jego modyfikacji w zależności od zmieniających się warunków.
3. Załoga powinna odpowiednio wcześnie reagować na możliwość niewykonania planowanej liczby godzin i przedstawić rozwiązania alternatywne.
4. Kapitan może odrzucić propozycję załogi, jeżeli uzna ją za niebezpieczną, niezgodną z prawem, zasadami dobrej praktyki morskiej albo możliwościami jednostki lub załogi.

§12. USZKODZENIA I AWARIE

REGULAMIN STAŻU KAPITAŃSKIEGO

1. Każdy uczestnik zobowiązany jest natychmiast zgłaszać kapitanowi zauważone uszkodzenie, awarię lub nieprawidłowość w działaniu urządzeń lub jakichkolwiek części jednostki.
2. Jeżeli do uszkodzenie doszło podczas wykonywania czynności przez członka załogi, okoliczności zdarzenia powinny zostać zgłoszone kapitanowi i – w przypadku istotnego zdarzenia – odnotowane.
3. W miarę możliwości uszkodzenie powinno zostać udokumentowane fotograficznie.
4. Sam fakt wystąpienia awarii podczas rejsu nie przesądza o odpowiedzialności Organizatora. Znaczenie mają przyczyna awarii, stan jednostki przy odbiorze oraz okoliczności jej powstania.

§13. PORZĄDEK W TRAKCIE REJSU ORAZ WYOKRĘTOWANIE

1. Utrzymywanie porządku i czystości na jednostce podczas rejsu należy do obowiązków załogi.
2. Załoga odpowiada za bieżące sprzątanie przydzielonych kajut i części wspólnych oraz właściwe użytkowanie wyposażenia.
3. Przed wyokrętowaniem załoga przygotowuje jednostkę do zdania Kapitanowi, w szczególności:
   a) porządkuje wnętrze,
   b) porządkuje pokład,
   c) zabezpiecza wyposażenie,
   d) usuwa rzeczy osobiste i odpady,
   e) zgłasza wszystkie stwierdzone uszkodzenia lub braki.
4. Stan jednostki przy zakończeniu rejsu może zostać porównany ze stanem stwierdzonym podczas odbioru.

§14. STANDARD WYMAGANY OD UCZESTNIKA

1. Uczestnik zgłaszający się na staż przyjmuje do wiadomości, że program wymaga aktywnego udziału, podejmowania decyzji, współpracy z innymi członkami załogi i ponoszenia odpowiedzialności za powierzone zadania.
2. Od uczestnika aspirującego do samodzielnego prowadzenia jachtów morskich oczekuje się odpowiedniego poziomu odpowiedzialności, samodzielności, dyscypliny i umiejętności pracy zespołowej.
3. Kapitan może wskazywać błędy, żądać ich analizy oraz wymagać od uczestników przedstawienia sposobu rozwiązania problemu bez obowiązku przejmowania wykonania zadania przez Kapitana.
4. Popełnienie błędu przez uczestnika może stanowić element procesu szkoleniowego, o ile nie powoduje zagrożenia. Kapitan ma obowiązek interweniować, jeżeli dalsze działanie mogłoby zagrozić bezpieczeństwu ludzi lub jednostki.

§15. ZASADA NADRZĘDNA

Bezpieczeństwo ludzi i jednostki ma bezwzględne pierwszeństwo przed realizacją trasy, programu szkoleniowego i uzyskaniem wymaganej liczby godzin stażowych.

Żaden uczestnik nie może oczekiwać ani wymagać od kapitana podjęcia decyzji, która w jego profesjonalnej ocenie jest niebezpieczna, a byłaby podyktowana wyłącznie celem uzyskania przez uczestników określonej liczby godzin żeglugi.

§16. AKCEPTACJA REGULAMINU

1. Regulamin powinien zostać udostępniony uczestnikowi przed rozpoczęciem stażu.
2. Uczestnik potwierdza, że zna szkoleniowy charakter rejsu oraz zakres obowiązków spoczywających na załodze.
3. Uczestnik przyjmuje do wiadomości, że osiągnięcie ponad 100 godzin żeglugi jest rezultatem planowanym, lecz nie gwarantowanym, zgodnie z zasadą nadrzędną **§15** .
4. Postanowienia Regulaminu nie ograniczają praw uczestnika wynikających z bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa.

REGULAMIN STAŻU KAPITAŃSKIEGO

OŚWIADCZENIE UCZESTNIKA STAŻU

Oświadczam, że przed rozpoczęciem rejsu zapoznałem/am się z Regulaminem Stażu Kapitańskiego i akceptuję jego zasady.

Rozumiem, że uczestniczę w **aktywnym stażu kapitańskim, wykluczającym turystyczny charakter rejsu**, i do moich obowiązków należy m.in. współudział w przygotowaniu jednostki, organizacji załogi, planowaniu i realizacji trasy, prowadzeniu wacht, nawigacji, prowadzeniu dokumentacji oraz bieżącej analizie realizacji planu rejsu oraz wykonanie pozostałych obowiązków wynikających z regulaminu.

Przyjmuję do wiadomości, że celem szkoleniowym jest uzyskanie ponad 100 godzin żeglugi morskiej na jachcie żaglowym o długości powyżej 20 metrów, jednak osiągnięcie tej liczby nie może zostać zagwarantowane i jest uzależnione od warunków pogodowych, technicznych, nawigacyjnych, kondycji załogi oraz decyzji podejmowanych decydujących o zapewnieniu bezpieczeństwa.

Przyjmuję również do wiadomości, że bezpieczeństwo ludzi i jednostki jest zasadą nadrzędną nad realizacją wymaganej liczby godzin.

Nazwa jednostki:
S/Y Elinca

Termin rejsu:.....

Data: .....

Imię i nazwisko uczestnika:

.....

Podpis uczestnika:

.....